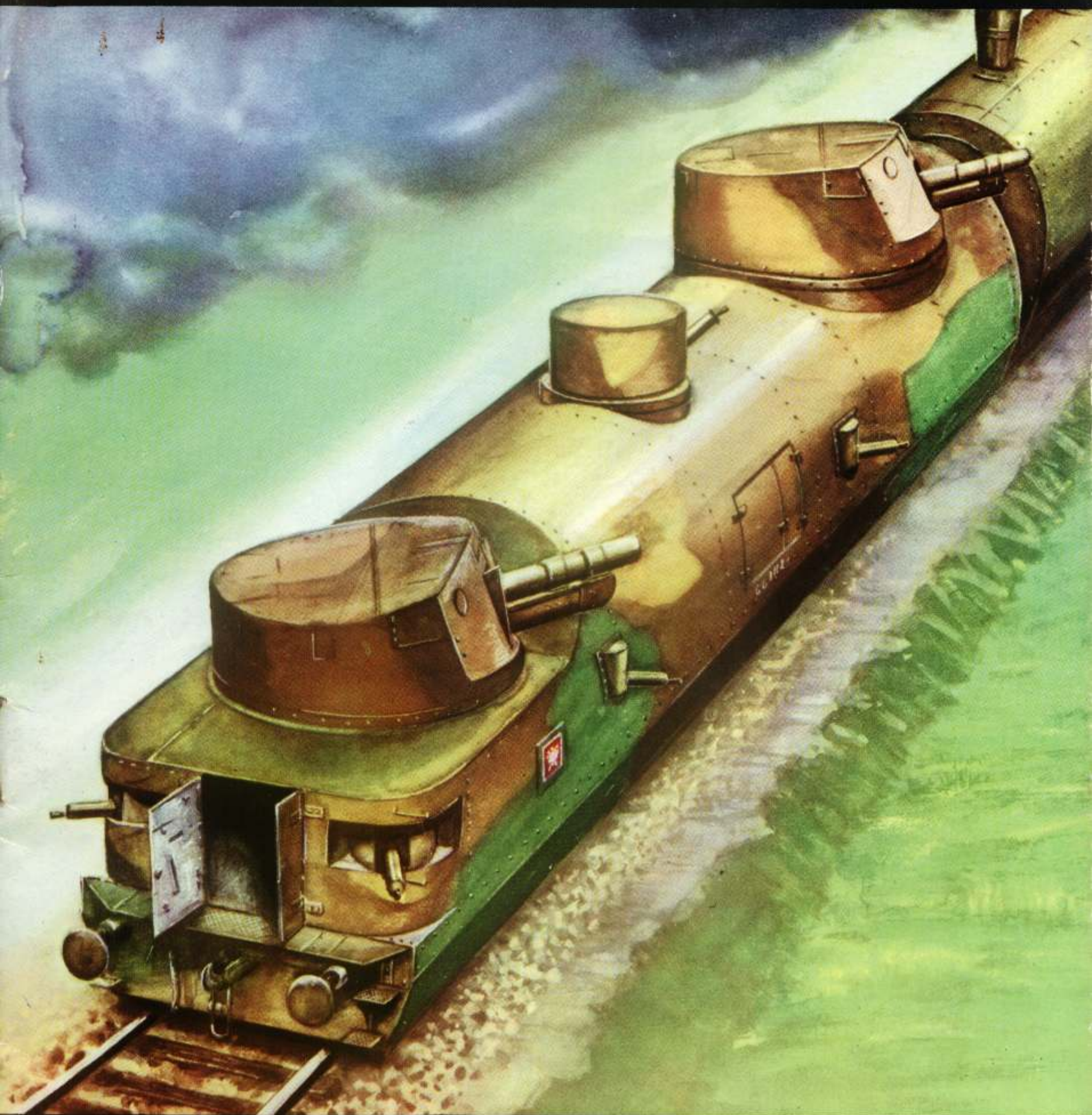
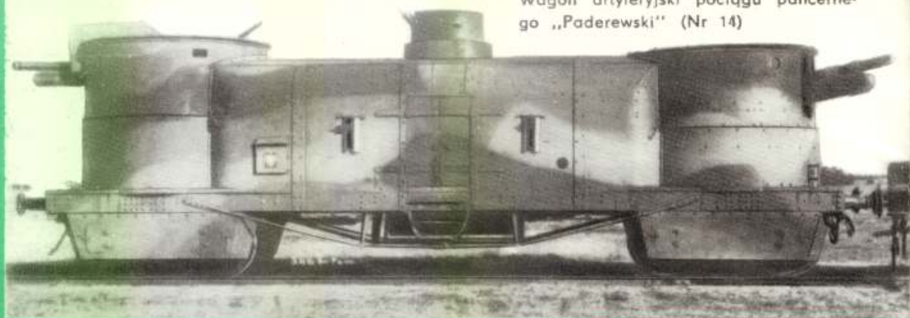
JANUSZ MAGNUSKI

POCIĄG PANCERNY „DANUTA"





WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ


Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Paderewski" (Nr 14)

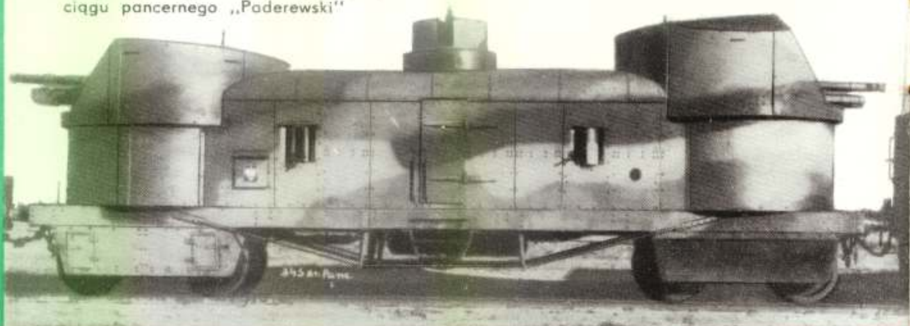
Opiniodawca:
RAJMUND SZUBAŃSKI

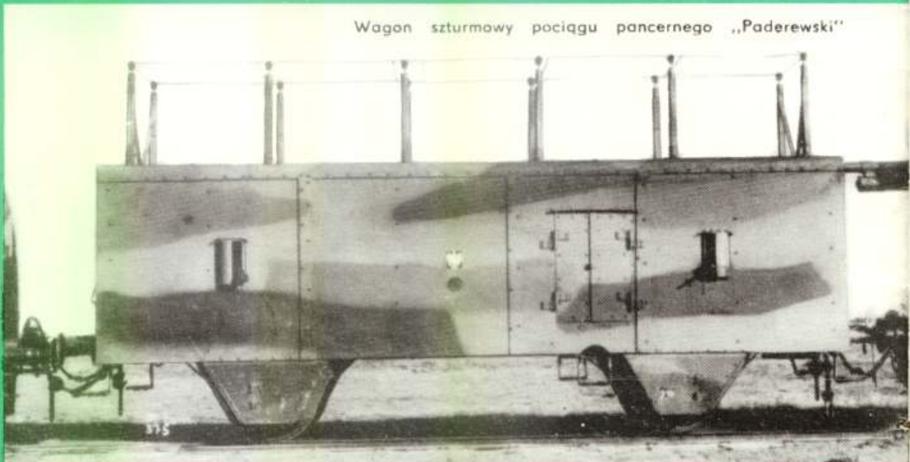
Redaktor:
mgr MARIA DOMAŃSKA

Okładka i plansze kolorowe:
JANUSZ MAGNUSKI

Opracowanie graficzne:
HENRYKA MROZEK

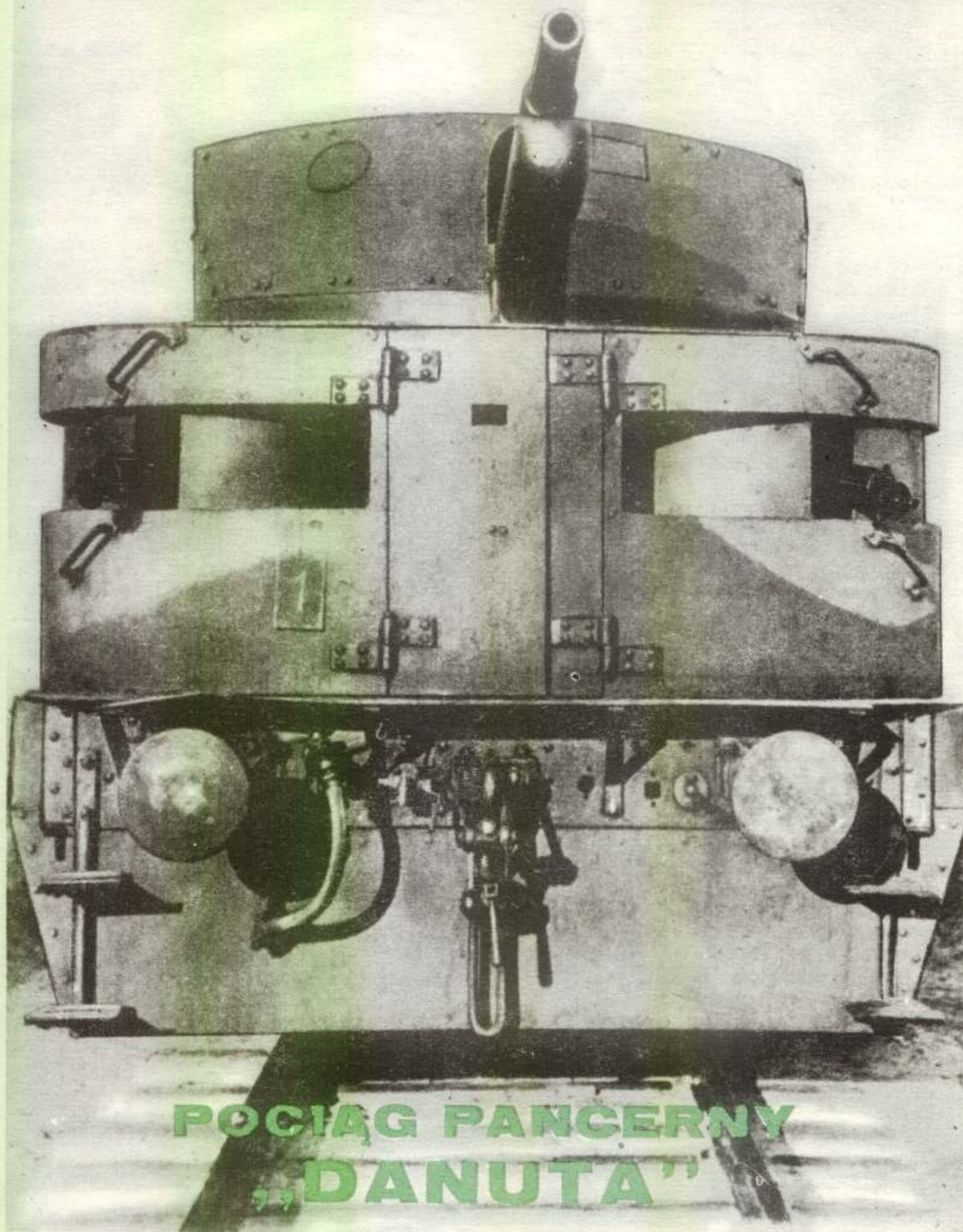
Redaktor techniczny:
ZYGMUNT PŁATEK


Drugi typ wagonu artyleryjskiego pociągu pancernego „Paderewski"


Wagon szturmowy pociągu pancernego „Paderewski"



DO NABYCIA W KSIĘGARNIACH DOMU KSIĄŻKI I RUCHU



POCIĄG PANCERNY „DANUTA"

POCIĄG PANCERNY „DANUTA" to jedna z dziesięciu jednostek bojowych tego rodzaju środków walki, jakie we wrześniu 1939 roku znajdowały się w Wojsku Polskim. Zbudowany w początkach lat dwudziestych w znanych Zakładach Cegielskiego w Poznaniu należał wówczas do nowszych typów pociągów. Po kolejnych reorganizacjach armii w międzywojennym dwudziestoleciu wszedł razem z bliźniaczym pociągiem pancernym „Poznańczyk" w skład 1 Dywizjonu Pociągów Pancer-

Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Danuta" (Nr 11); widok z przodu od strony niższej wieży działowej, w której umieszczono haubicę 100 mm. Pod wieżą widoczne stanowiska dwóch karabinów maszynowych 7,92 mm (wz. 08); między stanowiskami km, otwierany na boki właz służący do przejścia między wagonami

nych, stacjonującego w Legionowie pod Warszawą. „Danuta" i „Poznańczyk" wzięły aktywny, na ile pozwalały na to warunki, udział w wojnie obronnej Polski we wrześniu 1939 roku. „Danuta" występowała wówczas jako pociąg pancerny Nr 11 (lub jako 11 pociąg pancerny), a „Poznańczyk" — jako pociąg pancerny Nr 12.

„Danuta" działająca, początkowo nad granicą wzdłuż Noteci, wsławiła się później podczas bitwy nad Bzurą. W ciągu szesnastu dni walk niejednokrotnie wspierała polską piechotę, osłaniała odwrót, dokonywała patroli i wypadów. W końcu jednak musiała podzielić los innych polskich oddziałów.

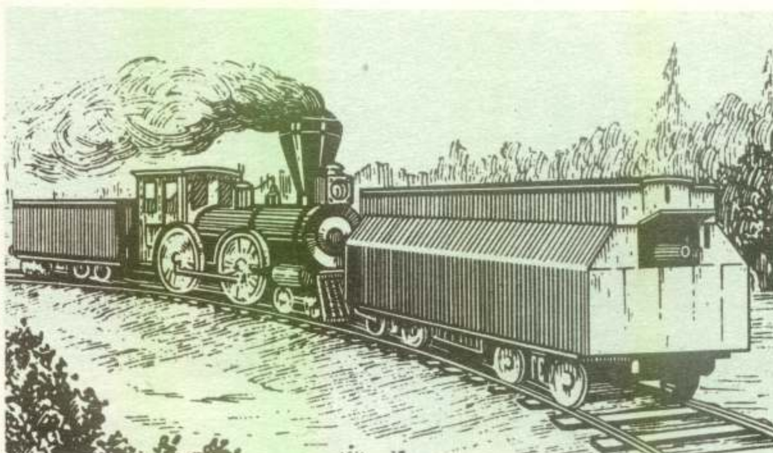
Potwierdziły się wcześniejsze przewidywania wielu oficerów Dowództwa Broni Pancernych, że pociągi pancerne, niezbyt już nadają się do działań bojowych w pierwszej linii, z uwagi na stosowanie przez przeciwnika lotnictwa i broni pancernej oraz na całkowite uzależnienie od linii kolejowej. Jeszcze jeden rodzaj broni XIX i początku XX wieku musiał ustąpić nowszym zdobyczom techniki wojennej, przede wszystkim czołgom.

Z HISTORII POCIĄGÓW PANCERNYCH

Pierwsze próby budowy wagonów oraz parowozów pancernych lub opancerzonych przeznaczonych wyłącznie dla celów militarnych przypadają na początek XIX wieku, a więc na lata budowy pierwszych na świecie parowozów i uruchomienia pierwszych kolejowych linii komunikacyjnych. W 1826 roku we Francji powstał, nie zrealizowany zresztą, projekt pierwszego pociągu pancernego. W 1846 roku w Austrii zbudowano improwizowany pociąg pancerny — zwykły parowóz i platformy opancerzone tymczasowo szynami. Podobne jednostki były używane przez Austriaków w walkach we Włoszech, w cesarstwie austriackim podczas obrony Dunaju, w wojnie z Prusami w 1866 roku i wreszcie, w postaci znacznie ulepszonej — w Stanach Zjednoczonych podczas wojny Południa z Północą, tzw. secesyjnej w latach 1861—65.

Do dalszego rozwoju pociągów pancernych i ciężkich dział kolejowych przyczyniła się wojna francusko-pruska (1870—71). W obronie Paryża brał udział pociąg, którego parowóz i wagony z uzbrojeniem opancerzone były specjalnymi płytami. Niemcy zastosowali baterie dział ustawionych na wagonach kolejowych. Zapewne na podstawie doświadczeń z tej wojny, francuski inżynier Mougen z zakładów St. Chamond zbudował w roku 1884 ciężkie pancerne wagony artyleryjskie z armatami 150 mm, całkowicie opancerzone płytami grubości 6—18 mm. Pociągi złożone z tych wagonów były jednak tak ciężkie i szerokie, że mogły się poruszać tylko po liniach dwutorowych. Na liniach jednotorowych trzeba było natomiast układać z boku dodatkowe szyny, co znacznie ograniczało możliwość użycia tych jednostek na nielicznych tylko kierunkach. Powszechne użycie znalazły improwizowane pociągi pancerne. Odkryte wagony takich prowizorycznych pociągów były tymczasowo uzbrojone i osłonięte najczęściej belkami, szynami, workami z piaskiem, rzadziej płytami żelaznymi lub stalowymi. Podczas wojny angielsko-burskiej w latach 1899—1902 Anglicy zaimprowizowali około 20 takich pociągów, które podczas licznych bitew, w południowo-wschodniej Afryce, między innymi pod Ladysmith, Stormberg i nad rzeką Modder, oddały im poważne usługi.

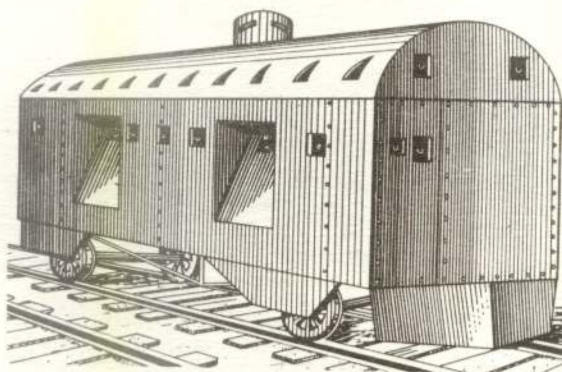
Wojna rosyjsko-japońska w latach 1904—1905 przynosi kolejne usprawnienia techniczne pociągów pancernych, a także dalszy rozwój form taktycznego użycia zarówno podczas działań ofensywnych, jak i walce obronnej oraz w osłonie odwrotu.



Amerykański pociąg pancerny z czasów wojny „Południa" z „Północą"; prowizorycznym pancerzem osłonięty jest tylko wagon uzbrojony w działo umieszczone czołowo z minimalnym kątem ostrzału

Armie państw biorących udział w I wojnie światowej nie rozporządzały przed jej wybuchem zbyt wielką liczbą pociągów pancernych. Niemcy, Belgowie i Austriacy mieli po kilka jednostek, w carskiej armii rosyjskiej w r. 1914 były tylko cztery pociągi. Wkrótce jednak po rozpoczęciu działań powstały nowe konstrukcje. Armia niemiecka w pierwszych miesiącach wojny miała już około 30 pociągów różnych typów. Były to jednostki stanowiące coś pośredniego między klasycznym pociągiem pancernym a pancernymi bateriami kolejowymi; przeznaczono je głównie do niszczenia silnie umocnionych pozycji obronnych, a także ważnych celów na zapleczu przeciwnika. W celu zmasowania ognia, pociągi te formowano w grupy po 4—5 jednostek. Budowano nawet specjalne linie kolejowe prowadzące do stanowisk ogniowych. Wynikało to przede wszystkim z pozycyjnego charakteru walk na froncie zachodnim, jaki nastąpił wkrótce po początkowym okresie działań ruchomych.

Wagon pociągu pancernego okresu wojny rosyjsko-japońskiej 1904—1905. Uzbrojenie wagonu stanowiło kilka karabinów maszynowych oraz broń osobista przewożonego wewnątrz oddziału desantowego piechoty



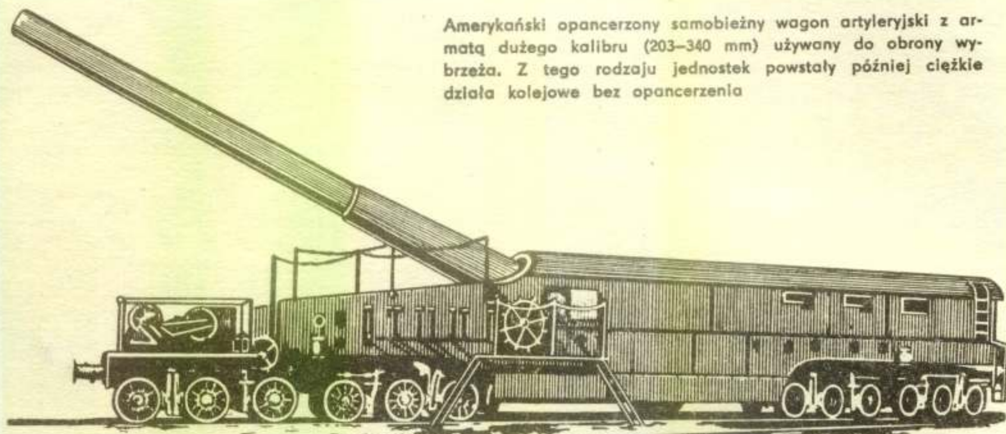


Austro-węgierski pociąg pancerny typu II z czasów pierwszej wojny światowej. Pierwszy wagon z uzbrojeniem artyleryjskim (3 działa); jedno z nich strzelało do przodu, dwa pozostałe na boki w ograniczonym sektorze ostrzału. Wagon drugi i ostatni (między nimi parowóz bez tendra) uzbrojone były wyłącznie w broń maszynową. Tego typu pociągi, zdobyte w r. 1918, używane były także przez armię czechosłowacką do roku 1938

Podobne typy pociągów pancernych budowano podczas I wojny światowej we Francji oraz w Anglii. Włoskie pociągi pancerne przeznaczone były głównie do obrony wybrzeża i walki z okrętami austriackimi. Były to przeważnie tylko częściowo opancerzone wagony artyleryjskie, uzbrojone w działa dalekonośne kalibru do 152 mm. Niejeden taki pociąg pancerny liczył do 50 i więcej wagonów, ciągnionych przez dwa lub trzy parowozy. W Stanach Zjednoczonych oprócz wagonów opancerzonych (często z własnym napędem w postaci silnika spalinowego) uzbrojonych w broń maszynową, poczęto budować również pojedyncze wagony pancerne, również z własnym napędem, wyposażone w działa dalekonośne dużego kalibru, służące do obrony wybrzeża i używane jako samobieżne działa kolejowe.

Front wschodni, choć nie tak gęsto pokryty liniami komunikacyjnymi, bardziej sprzyjał użyciu pociągu pancernego lżejszego typu. Charakterystycznym przykładem były konstrukcje używane na tym froncie przez armię austro-węgierską, uzbrojone w działa kalibru 44—70 mm i kilka karabinów maszynowych. Pociąg taki składał się zazwyczaj z jednego lub dwu wagonów artyleryjskich, 2 wagonów uzbrojonych w karabiny maszynowe i pancernego parowozu. Uzbrojenie wagonów artyleryjskich umieszczano zrazu w kilku poziomach, a nieco później w wieżach obrotowych, zapewniających możliwość prowadzenia ognia w różnych kierunkach.

Standaryzacja austriackich pociągów pancernych dała podstawy stworzenia podziału na typy I, II, III, IV i V. Niektóre z takich pociągów zdobyte w roku 1918, służyły Wojsku Polskiemu podczas wojny obronnej we wrześniu 1939 roku (np. pociąg pancerny „Śmierć") — później oczywiście zmodernizowany — należał do austriackiego typu V.



Amerykański opancerzony samobieżny wagon artyleryjski z armatą dużego kalibru (203–340 mm) używany do obrony wybrzeża. Z tego rodzaju jednostek powstały później ciężkie działa kolejowe bez opancerzenia

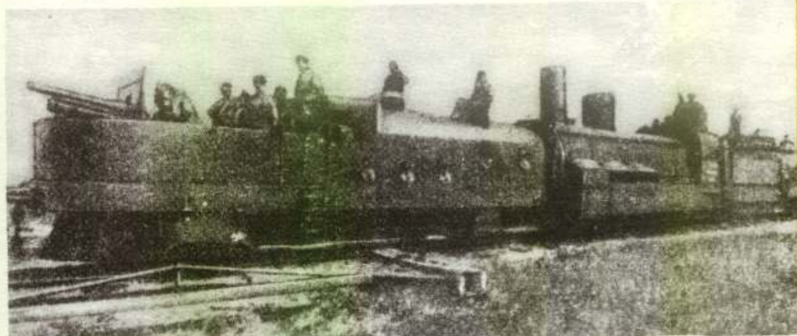
Wielkiego znaczenia nabrały pociągi pancerne podczas Rewolucji Październikowej w Rosji i nieco później w trakcie wojny domowej, gdy oddziały Armii Czerwonej toczyły boje z obcymi interwentami i wojskami białogwardzistów. Walki toczyły się głównie wzdłuż szlaków komunikacyjnych, a zdobycie węzłów kolejowych często decydowało o powodzeniu całych operacji. Improwizowane początkowo pociągi pancerne stopniowo ulepszano, a fabryki — Zakłady Putiłowskie i Obuchowskie w Piotrogrodzie (dzisiejszy Leningrad), Sormowskie pod Niżnym Nowogrodem (dzisiejszy Gorkij) — i warsztaty kolejowe budowały coraz to nowe składy. W listopadzie 1918 roku Armia Czerwona miała zaledwie 23 pociągi pancerne, ale już w końcu roku 1919 było ich 59. Po zakończeniu wojny i po pokojowej reorganizacji Armia Czerwona miała 103 pociągi pancerne. Wiele z nich, znacznie zmodernizowanych i ulepszonych przetrwało w służbie czynnej do roku 1941 i wzięło udział w II wojnie światowej.

W latach 1918—1939 pociągi pancerne stanowiły wyposażenie armii wielu państw. Używano ich również na frontach wojen toczących się w tym okresie: na Dalekim Wschodzie i w Chinach (japońskie i chińskie), w wojnie hiszpańskiej, w Ameryce Południowej, na Bliskim Wschodzie.

Pociągi pancerne znalazły zastosowanie również na różnych frontach II wojny światowej. Jednostki polskie brały udział w obronie kraju we wrześniu 1939 roku. W latach 1940—1941 Polacy obsadzili 2 pociągi pancerne służące do obrony wybrzeża Szkocji przed spodziewaną inwazją niemiecką. Dalsze dziesięć jednostek z polskimi załogami, to składy kolejek wąskotorowych, odpowiednio opancerzonych i uzbrojonych w karabiny maszynowe, rusznice przeciwpancerne i moździerze.

W Związku Radzieckim pociągi pancerne znalazły zastosowanie przez cały okres drugiej wojny światowej. Niemcy używali pociągów pancernych na terytoriach okupowanych przede wszystkim do ochrony linii kolejowych przed partyzantami oraz atakami z powietrza. Pociągi te były uzbrojone głównie w broń maszynową różnych kalibrów, przeznaczoną do zwalczania zarówno celów naziemnych, jak i powietrznych.

Bardzo często na częściowo opancerzo-



2 sybirski pociąg pancerny 10 armii Armii Czerwonej z roku 1918. Wagony z uzbrojeniem mieszanym (działa i karabiny maszynowe) częściowo opancerzone

nych platformach ustawiano w tym okresie przestarzałe czołgi lub działa samobieżne. Dość powszechne użycie znalazły również drezyny pancerne o specjalnej konstrukcji, na których umieszczono wieże z uzbrojeniem armatnim z typowych czołgów. Do rozpoznania służyły samochody pancerne przystosowane do poruszania się po szynach. W ten sposób używane były np. radzieckie samochody BA-6ŻD i BA-20ŻD, japońskie Sumida, a także zdobyte przez Niemców francuskie Panhard 178.

Również i dziś pociągi i drezyny pancerne w składzie wojsk kolejowych lub obrony terytorialnej mogą znaleźć użycie — choć już ograniczone — do ochrony i patrolowania ważniejszych szlaków komunikacyjnych.



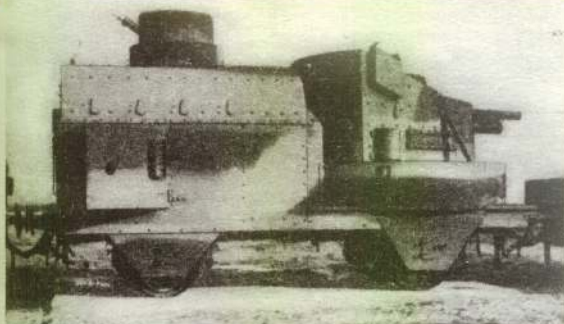
Radziecki pociąg pancerny z końcowego okresu II wojny światowej w walkach pod Warszawą w 1944 roku. Wagony artyleryjskie wyposażone w wieże czołgów T-34 z armatami 76,2 mm

POCIĄGI PANCERNE

W POLSCE 1918—1939

W Polsce od pierwszych dni odzyskania niepodległości w roku 1918 poczęto myśleć o budowie pociągów pancernych. Była to potrzeba chwili. W procesie scalania poszczególnych dzielnic i kształtowania się granic państwa trwały walki o charakterze wybitnie ruchowym, toczące się przede wszystkim wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Wobec braku specjalistów, konstrukcji i surowców zaczęto wzorować się na materiałach zdobytych na okupantach. Austriacy pozostawili schematyczne rysunki pociągu pancernego systemu „Szober — Popławski". Po Niemcach natomiast pozostał prowizoryczny wagon artyleryjski — węglarka, z działem ustawionym w przedniej części.

Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Śmierć" (Nr 15). Był to zdobyty w 1918 roku austro-węgierski pociąg pancerny typu V. Po modernizacji służył w Wojsku Polskim. Uzbrojenie wagonu stanowiła 75 mm armata wz. 02/26 i 4—5 karabinów maszynowych 7,92 mm wz. 08; długość wagonu wynosiła 755 cm

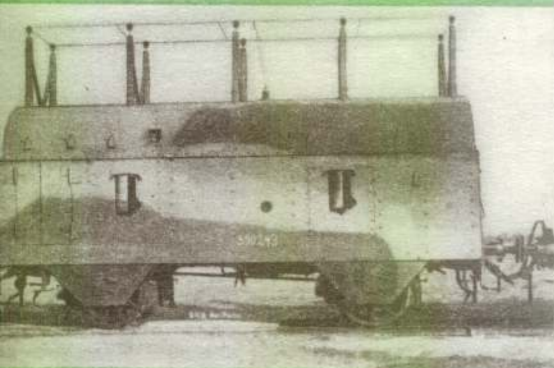


W roku 1918 na stacji Prokocim koło Rzeszowa zdobyto nieuszkodzony, nowoczesny austro-węgierski pociąg pancerny, składający się z dwóch wagonów czołowych — artyleryjskich, dwóch wagonów piechoty i jednego szturmowego. Pociąg uzbrojony był w armaty i karabiny maszynowe. Z jego składu utworzono dwa pociągi pancerne „Piłsudczyk" (P.P.1) i „Śmiały" (P.P.2), które wzięły udział w walkach o Lwów.

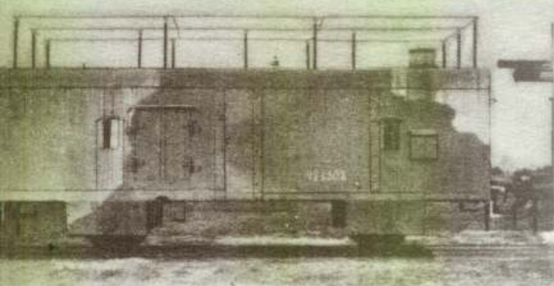
Na terenie kraju — w Warszawie, Lwowie, Krakowie, Nowym Sączu, Wilnie, Zdołbunowie i Poznaniu — powstały tzw. Kierownictwa Budowy Pociągów Pancernych. Rozpoczęto budowę pociągów pancernych wzorując się na pociągu zdobytym pod Rzeszowem bądź też improwizując, zależnie od posiadanych materiałów. Pierwsze pociągi składały się z częściowo opancerzonego parowozu, w którym blachą kotłową osłaniano budkę maszynisty i kocioł parowozu oraz z wagonów bojowych, utworzonych ze zwykłych platform kolejowych, obłożonych workami z ziemią, wśród których pozostawiono otwory dla karabinów maszynowych.

W miarę jednak rozwoju sytuacji na frontach składy pociągów pancernych poczęto zmniejszać, jednocześnie zaś kierownictwa budowy poczęły produkować ulepszone wagony.

Podczas wojny polsko-radzieckiej na froncie wschodnim działały między innymi pociągi pancerne: „Lis-Kula" (P.P.3), „Wilk", „Hallerczyk", „Mściciel", „Pionier", „Pomsta", „Szereki", „Odsiecz", „Gen. Iwaszkiewicz", „Boruta" (P.P.13). W tym czasie zdobyto też kilka jednostek radzieckich. Miały one silniejsze opancerzenie i uzbrojenie, a składając się tylko z parowozu i dwóch wagonów pancernych, odznaczały się większą ruchliwością. Te po-



Wagon szturmowy pociągu pancernego „Śmierć" (Nr 15). Uzbrojenie 4 karabiny maszynowe 7,92 mm wz. 08 oraz broń osobista desantowego oddziału piechoty; długość wagonu 757 cm



Wagon szturmowy pociągu pancernego „Generał Sosnkowski" (Nr 13)



Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Generał Sosnkowski" (Nr 13)

ciągi: „Generał Krajewski" (wcielony do służby jako „Strzelec kresowy", późniejszy „Marszałek"), „Groźny", „Generał Sosnkowski", przetrwały w armii polskiej do września 1939 roku.

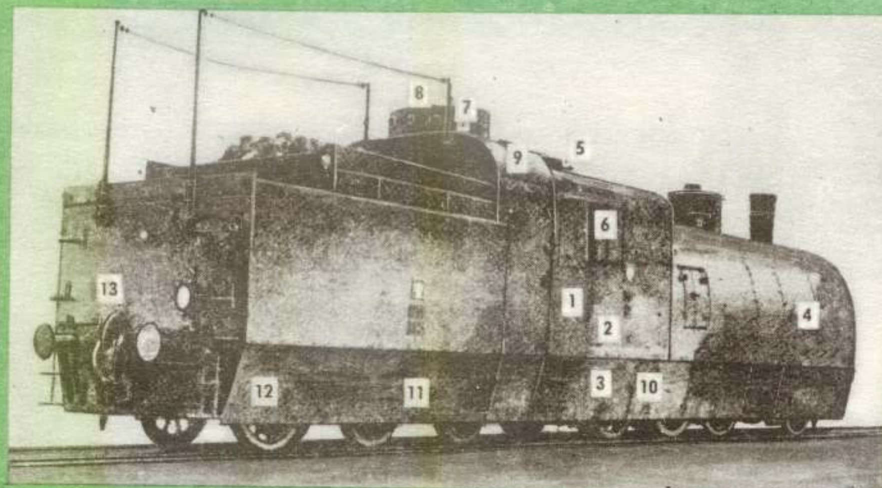
Poważną rolę szybkich odwodów, rzucanych na najbardziej zagrożone odcinki, odegrały pociągi pancerne w czasie powstań wielkopolskich i śląskich. W Wielkopolsce działały pociągi pancerne „Danuta", „Goplana" i „Rzepicha" (ten ostatni zdobyto w 1919 roku na Niemcach) tworzące II Dywizjon Pociągów Pancernych Wielkopolskich, dowodzony przez mjr. Dołęgę-Działkiewicza. Jedną z ich akcji był udział w bitwie między Płoczkówkiem a Dąbrówką.

Pociągi pancerne użyte zostały podczas powstań śląskich. Podczas ostatniego, trzeciego z kolei zrywu Śląska działało na tych terenach nie mniej niż 16 pociągów pancernych: P.P. Nr 1 „Korfanty", P.P. Nr 2 „Nowina-Dolina" (później przemianowany na „Piasta"), P.P. Nr 3 „Pieron", P.P. Nr 4 „Naprzód", „Powstaniec", „Górnik", „Ślązak", „Szwoleżer", „Ułan", „Lew", „Pantera", „Zygmunt Powstaniec", „Tadek Ślązak" i inne. Jednostki te zasłużyły się w Katowicach i Gliwicach, podczas walk o Ząbkowice, w obronie Kędzierzyna.

Ogółem w latach 1918—1921 istniało w Polsce, ale niejednocześnie około 85 pociągów pancernych o różnej wartości bojowej (łącznie zdobyte i zbudowane).

W początkach lat dwudziestych, uwzględniając doświadczenia wojenne, rozpoczęto modernizację pociągów pancernych. W dążeniu do tego, aby pociąg stanowił mniejszy cel oraz aby był lżejszy i ruchliwszy, redukowano liczbę wagonów bojowych do czterech, a nawet do trzech (dwa wagony artylerii i jeden wagon karabinów maszynowych).

W lipcu 1921 roku Zakłady Cegielskiego w Poznaniu ukończyły budowę trzech nowych pociągów pancernych I, II i III. Pociąg pancerny typu I — lekki składał się z parowozu i dwóch wagonów 4-osiowych artyleryjskich oraz wagonu szturmowego. Uzbrojenie stanowiły armaty 75 mm (trzycalowe rosyjskie) umieszczone w wieżach obrotowych na 360° i 10 karabinów maszynowych w specjalnych jarzmach z polem ostrzału w płaszczyźnie poziomej od 90° do 180°. Oprócz bocznych strzelnic karabinów maszynowych zbudowano obrotową wieżyczkę na dachu. Opancerzenie — podwójny pancerz grubości 8—12 mm o kształcie kulistym. Wagony przystosowano do ogrzewania parowego, wyposażonego w instalację wewnętrzną. Typ II w odróżnieniu od typu I miał pancerz osłaniający również i koła podwozia, a jego uzbrojenie składało się z haubic 100 mm (48 liniowych, rosyjskich), 2 armat 76 mm (trzycalowych rosyjskich) oraz 14—16 karabinów maszynowych. Trzeci typ pociągów pancernych był przystosowany do trakcji motorowej. W wagonach nowych pociągów pancernych karabiny maszynowe umieszczano również w ścianach czołowych z polem ostrzału w płaszczyźnie poziomej na 180°. W wagonach szturmowych zastosowano wysuwalne drzwi boczne, tworząc rodzaj całkowicie opancerzonych sponsonów. Umożliwiło to strzelanie z karabinów maszynowych wzdłuż pociągu.

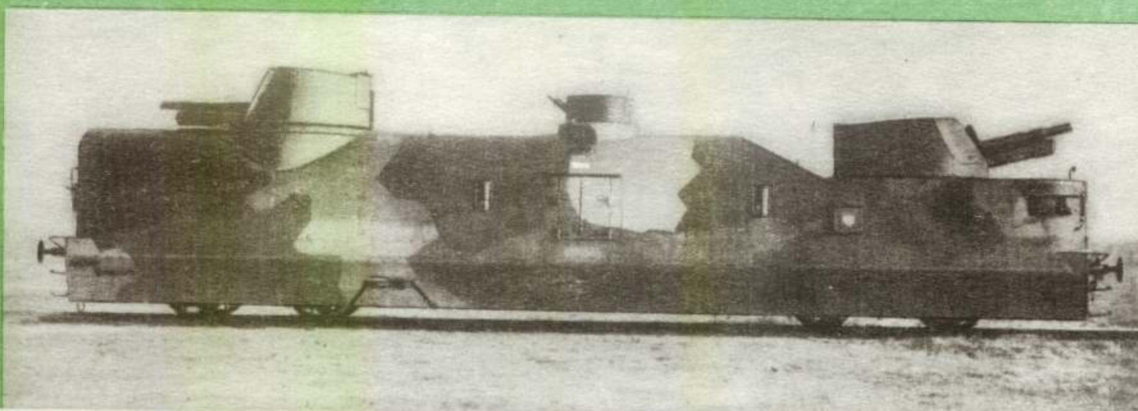


Opancerzony parowóz serii Ti3 pociągu pancernego „Danuta" (Nr 11). Tego typu parowozy były stosowane we wszystkich polskich pociągach pancernych. Objaśnienie liczb na rysunku: 1 — osłony pancerne między parowozem a tendrem, 2 — kabina maszynisty, 3, 12 — osłony pancerne podwozia, 4 — luki do obsługi zaworów kotłowych, kranów pożarowych i pompy powietrznej, 5 — otwór wentylacyjny kabiny maszynisty, 6 — okna w kabinie maszynisty zasłonięte tarczami, 7 — wieżyczka dowódcy pociągu pancernego, 8 — pokrywa włazu górnego wieży dowódcy pociągu pancernego, 9 — otwory obserwacyjne, 10, 11 — luki do obsługi maźnic, bloków i silników, 13 — luk do tylnych skrzyń tendrowych

Po ostatecznym ustaleniu granic nastąpiła reorganizacja Wojska Polskiego według etatów pokojowych, która objęła także pociągi pancerne. W okresie październik 1922 — marzec 1923 większość z posiadanych jednostek zdemobilizowano. Przeprowadzono klasyfikację poszczególnych parowozów i wagonów pancernych; duża ich ilość jako sprzęt przestarzały uległa rozbiórce. Podwozia, zbędne parowozy oraz składy gospodarcze pociągów pancernych oddano do dyspozycji Ministerstwa Kolei Żelaznych. Na czas pokoju zatrzymano wyłącznie sprzęt nadający się do konserwacji i użycia po przeróbkach w przyszłości; zdeponowano go jako zapas mobilizacyjny. Tylko przy 2 pułku wojsk kolejowych (jako 4 batalion tego pułku) sformowany został ćwiczebny dywizjon pociągów pancernych w składzie dwóch pociągów. Stacjonował on w Legionowie.

W latach 1927—1928 przekształcono go w 1 dywizjon pociągów pancernych w Legionowie oraz utworzono 2 dywizjon pociągów pancernych w Niepołomicach koło Krakowa. Dywizjony podlegały początkowo artylerii, później podporządkowano je nowo utworzonemu Dowództwu Broni Pancernych. W następnych latach, mimo licznych reorganizacji, jednostki te zachowano prawie w niezmienionym składzie: dowództwo, kwatermistrzostwo, pluton gospodarczy, pociąg pancerny, szkolny pociąg pancerny, kompania drezyn pancer-

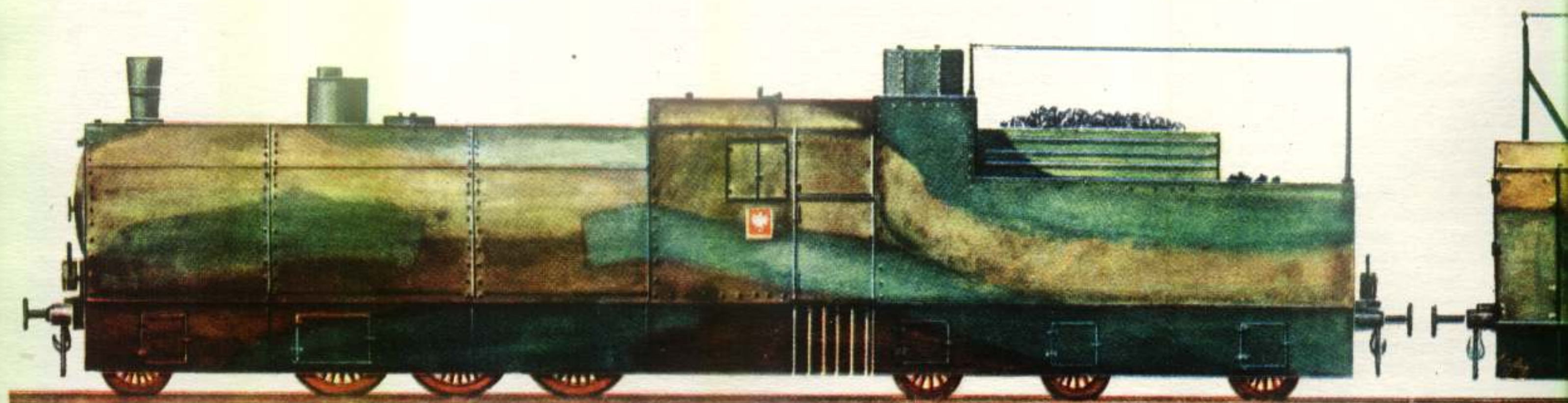
Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Danuta" (Nr11) widok z boku. Takie same wagony posiadał pociąg bliźniaczy „Poznańczyk" (Nr 12)

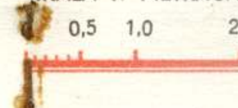


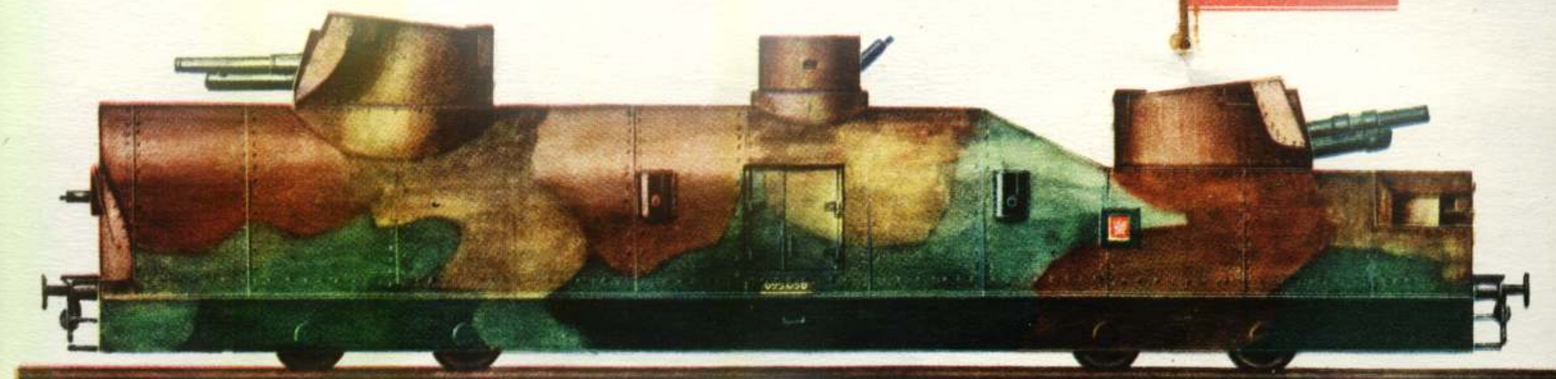
POCIĄG PANCERNY „DANUTA" („POZNAŃCZYK")

SKŁAD BOJOWY POCIĄGU PANCERNEGO „DANUTA" („POZNAŃCZYK")
(bez drezyn pancernych i czołgów na prowadnicach szynowych działających zazwyczaj przed i za pociągiem pancernym)







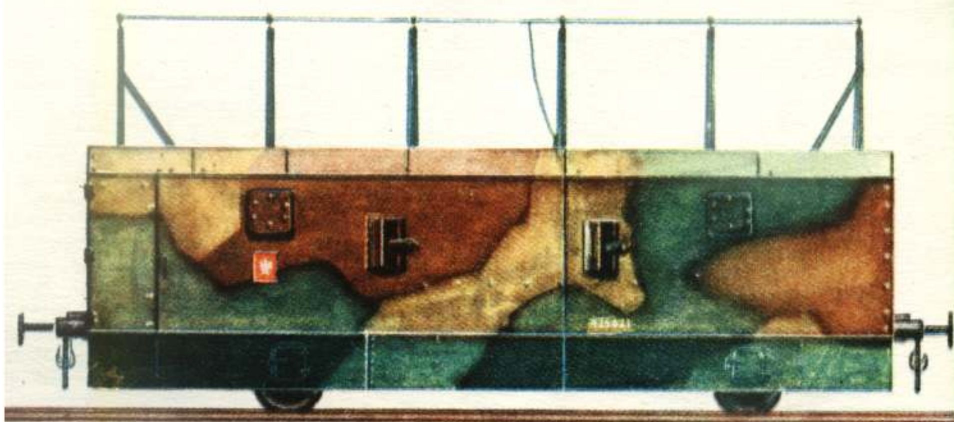


SKALA W METRACH

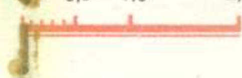
0 1,0 5,0 10



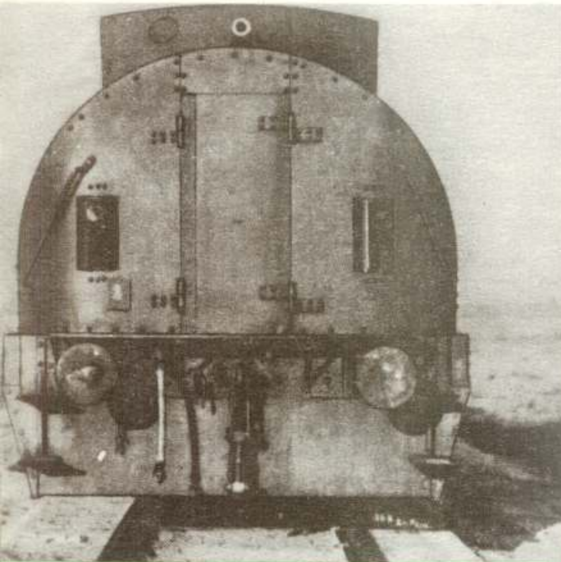




SKALA W METRACH



Na rysunku pokazano zasadnicze jednostki tworzące skład bojowy pociągu pancernego „Danuta" – parowóz pancerny, jeden z dwóch jednakowych wagonów artyleryjskich oraz wagon szturmowy (drezyna pancerna „Tatra" wchodząca w skład zestawu pokazana została w przekroju na ostatniej stronie okładki). Rodzaj malowania ochronnego (kamuflażu) z połowy lat trzydziestych



Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Danuta" (Nr 11), widok z przodu od strony wyższej wieży działowej, w której umieszczono 75 mm armatę wz. 02/26

nych, park. Według etatu pokojowego dywizjon liczył 405—418 ludzi, jeden pociąg pancerny (1 parowóz, 2 wagony artyleryjskie, 1 wagon szturmowy, 2 platformy oraz skład gospodarczy), jeden szkolny pociąg pancerny, 5—6 czołgów TK, dwa czołgi Renault, lub drezyny pancerne „Tatra" i jedna drezyna osobowa, pięć samochodów i dwadzieścia motocykli.

W latach następnych wszystkie zachowane wagony i parowozy pancerne poddano okresowej rewizji i dokonano potrzebnych remontów. Nastąpiło gruntowne przezbrojenie pociągów w ujednolicony typ dział: 100 mm haubice wz. 1914/19 i 75 mm armaty polowe wz. 1902/26 oraz 7,92 mm karabiny maszynowe wz.08. Ujednolicenie uzbrojenia wprowadziło klasyfikację pociągów pancernych według typów na lekkie i ciężkie. Typ lekki uzbrojony był w armaty 75 mm i karabiny maszynowe, natomiast typ ciężki miał haubice 100 mm, armaty 75 mm i karabiny maszynowe.

Typ lekki reprezentowały pociągi „Śmierć" i „Bartosz Głowacki", uzbrojone w dwie armaty 75 mm i 10 km każdy. Do typu ciężkiego zaliczano pociągi „Paderewski" i „Generał Sosnkowski" uzbrojone w 2 haubice 100 mm, 2 armaty 75 mm i 14 km każdy, „Piłsudczyk" i „Śmiały" z identycznym uzbrojeniem armatnim, lecz liczące 18 km, oraz „Danuta", „Poznańczyk", „Marszałek" i „Groźny", również posiadające taką samą liczbę dział, ale 22 km. Uzbrojenie wagonów artyleryjskich typu ciężkiego było różne, jedne uzbrojone były w dwie haubice, inne w dwie armaty, jeszcze inne miały i haubice, i armatę. Przy takim mieszanym typie uzbrojenia haubica z reguły ustawiona była w niższej wieży.

Opancerzenie wagonów artyleryjskich wykonane było z podwójnych blach pancernych (nowsze wagony) o grubości 12—25 mm, podłogi i dachy — niekiedy z blach o grubości 5—8 mm. Starsze typy wagonów opancerzone były blachą kotłową o grubości 10—20 mm.

Podczas ujednolicania uzbrojenia przekazano do składnic stare uzbrojenie: armaty, działka piechoty, miotacze granatów, karabiny maszynowe różnych typów, jak również wszelkie stare przyrządy optyczno-miernicze i zastąpiono je nowymi.

Standardowym typem parowozu dla wszystkich pociągów pancernych był opancerzony parowóz serii Ti3 z tendrem serii 12.C.1. W skład każdego pociągu pancernego (oprócz parowozu i 2 wagonów artyleryjskich) wchodził także wagon szturmowy oraz 2 platformy bojowe. Każdy pociąg pancerny miał pluton czołgów TK lub TKS (5 czołgów) z prowadnicami, dwa czołgi „Renault M 17 FT" z prowadnicami lub dwie drezyny pancerne torowe „Tatra". Do każdego pociągu przydzielony był pociąg gospodarczy.

Aż do roku 1939 żadnego nowego sprzętu nie zbudowano. Ograniczono się do niezbędnej modernizacji i ulepszeń już istniejących pociągów. I tak w większości pociągów pancernych wprowadzono ulepszony system hamowania, urządzenia ogrzewnicze, instalacje elektryczne (oświetlenie i wentylację), łączność wewnętrzną akustyczną (tuby rozmównicze i klaksony, telefony) oraz optyczną (lampki sygnalizacyjne) itd. Próby modernizacji parowozów pancernych nie dały pomyślnych wyników, wprowadzono jedynie tzw. dymochłon pomysłu kpt. Wikarskiego, który usuwał dym parowozu zdradzający obecność pociągu. W celu unowocześnienia pociągów parowozy miały być zastąpione przez tzw. elektrowozy pancerne (w rzeczywistości lokomotywy z napędem diesel-elektrycznym) z silnikami Saurer BLD. Prototyp takiej lokomotywy zbudowały Zakłady Cegielskiego w Poznaniu, do produkcji seryjnej jednakże nie doszło. Miała ona dwa silniki dieslowskie Saurer BLD napędzające dwie prądnice, te zaś z kolei dostarczały prądu czterem silnikom elektrycznym. Ciężar opancerzonego elektrowozu 28 T, długość całkowita 6,30 m.

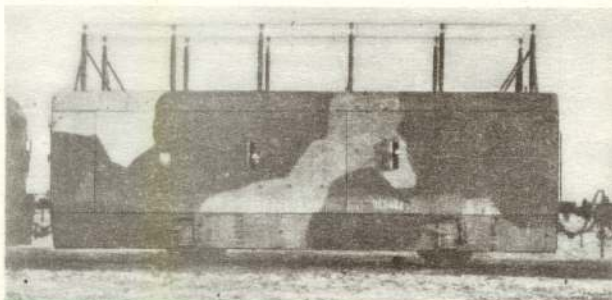
W latach trzydziestych Dowództwo Broni Pancernych niejednokrotnie występowało do Szefa Sztabu Generalnego z opinią, że pociągów pancernych nie można uważać za pełnowartościowy sprzęt bojowy. Przetrwały one jednak w armii aż do wybuchu wojny, zostały zmobilizowane i uży-

te we wrześniu 1939 roku z różnym skutkiem. Najważniejszą ich zaletą było stosunkowo silne uzbrojenie, do wad natomiast należy zaliczyć słabe opancerzenie i zależność od torów kolejowych.

OPIS BUDOWY POCIĄGU PANCERNEGO „DANUTA"

Pociąg pancerny „Danuta", podobnie jak i inne polskie pociągi pancerne, składał się z: parowozu pancernego, 2 pancernych wagonów artyleryjskich jednego typu (niektóre pociągi pancerne miały wagony artyleryjskie różniące się budową i kształtem opancerzenia), pancernego wagonu szturmowego oraz 2 platform bojowych. W skład pociągu wchodziły ponadto (jako organiczna całość) drezyny pancerne i czołgi na prowadnicach.

Parowóz pancerny zbudowany został w oparciu o normalny parowóz serii Ti3 z dwoma silnikami parowymi oraz tender serii 12.C.1. Długość parowozu z tendrem wynosiła 1617 cm, ciężar wraz z tendrem, wodą i węglem 103 T, prędkość maksymalna 65 km/h. Zapas węgla pozwalał na przejechanie ok. 300 km, choć wodę trzeba było uzupełniać co 80 km. Pancerz parowozu wykonany z płyt walcowanych grubości 8—20 mm, chronił załogę oraz mechanizmy przed pociskami broni strzeleckiej oraz odłamkami pocisków artyleryjskich. Pancerz osłaniał kocioł, silniki i podwozie, budkę maszynisty, wieżę dowódcy pociągu pancernego, zbiornik na wodę oraz podwozie tendra. W pancerzu wycięto odpowiednie otwory, zamykane drzwiami, zasuwami lub klapami, potrzebne do obsługi, obserwacji itp. Maszynista miał telefon dla łączności z dowódcą oraz



Wagon szturmowy pociągu pancernego „Danuta" (Nr 11). Również i pociąg pancerny „Poznańczyk" miał taki sam wagon szturmowy

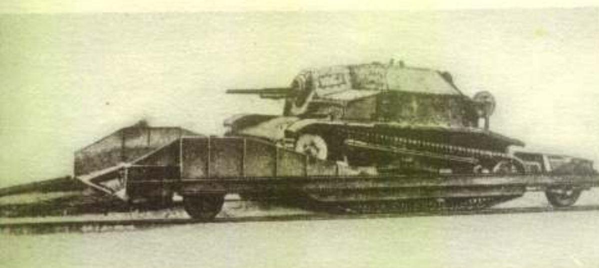
kolorowe lampki do sygnalizacji świetlnej.

Na tendrze za budką maszynisty znajdowała się wieża dowódcy pociągu. Oprócz niego znajdowali się tu żołnierze jego pocztu. Do wieży wchodziło się po drabinie przez budkę maszynisty. W ścianach wieży były otwory obserwacyjne, tu też mieściły się urządzenia sygnalizacyjne, służące do przekazywania poleceń podczas walki. Były to urządzenia optyczne (system lampek), dźwiękowe (klakson elektryczny i okrętowe tuby rozmównicze) i łączności — telefon polowy przeznaczony zasadniczo do rozmów z kabiną radiostacji nadawczo-odbiorczej dalekiego zasięgu znajdującej się w wagonie szturmowym, ale wykorzystywany i do innych celów, oraz radiostacja nadawczo-odbiorcza małego zasięgu, krótkofalowa RKB/C, służąca do łączności z zespołami drezyn pancernych.

Wagony artyleryjskie pociągu „Danuta" miały podwozia czteroosiowe, na dwóch wózkach. Każdy wagon artyleryjski uzbrojony był w 100 mm haubicę wz. 14/19 P, umieszczoną w niższej wieży obrotowej, oraz 75 mm armatę wz. 1902/26, znajdującą się w wyższej wieży obrotowej. Ponadto uzbrojenie wagonu artyleryjskiego stanowiły także 7,92 mm karabiny maszynowe wz. 08 w liczbie 9. Jeden z nich



Drezyna pancerna „Tatra". Ciężar ok. 3,7 T, załoga 2—3 ludzi, uzbrojenie 2 karabiny maszynowe 7,92 mm (wz. 02 i wz. 14), pancerz nitowany z płyt walcowanych grubości 5—8 mm, silnik gaźnikowy 2-cylindrowy pojemności 1100 cm³ „Tatra" mocy 12 KM chłodzony powietrzem, paliwo 80 l, wymiary — długość 355 cm, szerokość 175 cm, wysokość 214 cm, prześwit 14 cm, osiągi — prędkość maksymalna 45 km/h, zasięg ok. 700 km



Drezyna pancerna „TK" (czołg TK lub TKS na prowadnicy szynowej). Ciężar całego zespołu 5 T, załoga 2 ludzi, prędkość maksymalna po torze 46,5 km/h. Czołg wyposażony był w radiostację RKB/C



Drezyna pancerna „R" (czołg Renault M 1917 FT na prowadnicy szynowej). Ciężar całego zespołu ok. 18 T, załoga 2 ludzi, prędkość maksymalna po torze 45 km/h

umieszczony był w środku dachu wagonu w obrotowej wieżyczce i służył do zwalczania celów powietrznych; z tego względu kąt ostrzału w płaszczyźnie pionowej wynosił 90°, a w płaszczyźnie poziomej 360°. Pozostałe karabiny maszynowe umieszczone były w ścianach bocznych i czołowych. W niektórych wagonach innych pociągów pancernych te boczne karabiny maszynowe mieściły się w ruchomych, wysuwanych wykuszach, umożliwiających prowadzenie ognia wzdłuż pociągu. Wagony artyleryjskie opancerzone były płytami walcowanymi, podwójnymi, o grubości 12—25 mm (ściany boczne) oraz 5—8 mm (dno i góra). Każdy wagon miał dwa włazy wejściowe umieszczone w ścianach bocznych. Ponadto dla umożliwienia załodze przechodzenia z jednego wagonu do drugiego podczas jazdy lub walki, w czołowych płytach także były włazy, które po otwarciu tworzyły rodzaj pancernych „harmonijek". W wagonie artyleryjskim, oprócz urządzeń łączności i sygnalizacji, ogrzewczych (parowych) i wentylacyjnych, znajdowały się pojemniki na amunicję, stojaki dla broni osobistej załogi, zbiorniki na kawę oraz siedzenia dla obsługi. Długość wagonów wynosiła 1720 cm.

Dwuosiowy, pancerny wagon szturmowy o długości 1060 cm i rozstawieniu osi 550 cm znajdował się zazwyczaj przed parowozem, a za czołowym wagonem artyleryjskim. Wagon szturmowy przeznaczony był do przewozu wypadowego plutonu piechoty (desantu); w wydzielonej kabinie mieściła się także radiostacja dalekiego zasięgu typu AW, ze stałą anteną zamocowaną na dachu, oraz zespół spalinowo-elektryczny. Zespół spalinowo-elektryczny składający się z silnika gaźnikowego CWS O2P i prądnicy PTE PNW 40 V 30A służył do ładowania baterii akumulatorów 24 V o pojemności 160 Ah, służącej za źródło prądu dla całego pociągu pancernego. Ponadto zespół ten mógł bezpośrednio zasilać sieć oświetleniową i sygnalizacyjną. Uzbrojenie stałe wagonu szturmowego stanowiły cztery karabiny maszynowe 7,92 mm wz.08. Pancerz był tego samego rodzaju i grubości jak pancerz wagonów artyleryjskich. Wyposażenie było również identyczne, z tym, że wagon szturmowy miał dodatkowo nosze dla rannych oraz w dnie włazy desantowe. Załogę pociągu stanowiło około 120—130 ludzi (dwa plutony ogniowe — obsługi dział i karabinów maszynowych, pluton szturmowy i pluton techniczny — saperzy, konduktorzy itp.).

Na obu końcach właściwego składu pociągu pancernego doczepiane były dwuosiowe platformy bojowe Pdkz (ciężar własny ok. 10 T, długość 13 m, rozstaw osi 8 m, nośność 17,5 T), odpowiednio przystosowane do przewożenia sprzętu i materiału technicznego potrzebnego do naprawy toru i małych mostków, oraz materiałów wybuchowych i środków zapalających. Ponadto platformy bojowe służyły do ochrony właściwego pociągu pancernego przed działaniem min i wypadnięciem z toru w przypadku jego uszkodzenia. Przed i za pociągiem pancernym jechały należące do niego drezyny pancerne („Tatra" lub czołgi na prowadnicach) rozpoznające tor i sytuację.

Podobnie jak inne jednostki tego typu, pociąg pancerny „Danuta" oprócz członu bojowego miał również nieopancerzony człon gospodarczy. W jego skład wchodziły: parowóz wraz z tendrem, oficerskie wagony mieszkalne (trzyosiowe typu Dy), żołnierskie dwuosiowe wagony mieszkalne (typu Kd), wagon-kancelaria, wagon-ambulans sanitarny, wagon-warsztat me-

chaniczny, wagony-magazyny, wagon-kuchnia, wagony-węglarki, cysterny i zwykłe platformy.

DREZYNY PANCERNE I PROWADNICE DLA CZOŁGÓW

Podczas działań wojennych w latach 1918—1920 dowódca pociągu pancernego często nie miał środka umożliwiającego mu przeprowadzenie rozpoznania; w dodatku pociągi pancerne musiały często działać bez żadnej łączności z siłami głównymi. W tej sytuacji najlepszym środkiem zaradczym okazały się drezyny pancerne. W czasie walk sprawa wyglądała różnie: jedne pociągi pancerne miały drezyny zaimprowizowane *, inne — zdobyczne, jeszcze inne były w ogóle bez drezyn.

Po wojnie Departament II Ministerstwa Spraw Wojskowych nakazał wyposażyć każdy pociąg pancerny w dwie drezyny pancerne motorowe oraz w radiostacje dla potrzeb łączności. W latach 1924—25 został rozpisany wśród firm krajowych konkurs na projekt drezyny pancernej, ponieważ jednak nie przyniósł on pozytywnych rezultatów, zakupiono w Czechosłowacji kilka drezyn pancernych „Tatra" i przydzielono je po dwie do każdego pociągu pancernego. Każda drezyna miała urządzenie dźwigowo-obrotowe do przerzucania (przestawiania) jej z toru na tor.

Okazało się, że wyłącznie szynowe drezyny pancerne mogą rozpoznawać tor jedynie przed pociągiem pancernym. W celu dostarczenia opancerzonego środka rozpoznawczego uniezależnionego od toru przystąpiono do prac nad skonstruowaniem prowadnic umożliwiających jazdę po torze czołgom. Takie prowadnice zbudowano dla czołgów TK, Renault, a potem i dla 7 TP. Zespół składający się z czołgu i prowadnicy nazywano drezyną pancerną torowo-terenową lekką (z czołgiem TK) lub średnią (z czołgiem Renault lub 7 TP).

Drezyna pancerna torowo-terenowa lekka składała się z czołgu rozpoznawczego TK lub TKS i prowadnicy szynowej normalnotorowej. Prowadnica spełniała rolę wózka utrzymującego czołg na torze i umożliwiającego jazdę czołgu na gąsienicach po torze. Prowadnica miała hydrauliczne urządzenie dźwigowe, umożliwiające jej opuszczenie i zejście czołgu w teren, bez wysiadania załogi. Czas potrzebny do wykonania tej czynności wynosił około minuty. Do wejścia na prowadnicę i podniesienie dźwigara do dalszej jazdy po torze potrzeba było około 2 minut.

Drezyna tego typu wyposażona była w radiostację nadawczo-odbiorczą RKB/C lub tylko odbiorczą. Drezyna mogła być doczepiana do pociągu pancernego. Prowadnica miała specjalne urządzenie obrotowe, umożliwiające jej obrót o 180°. Było to konieczne, w przeciwnym wypadku można byłoby jechać do tyłu tylko z tą prędkością, jaką uzyskiwał czołg na tylnym biegu, tj. 5 km/h.

Dla umożliwienia jazdy drezyn pancernych do przodu i do tyłu z jednakową prędkością łączyło się je po dwie w tzw. „zespół TK-TK", przy czym czołg holowanej drezyny był uniesiony do góry. Dla zmiany kierunku jazdy czołg holowany opuszczano, a holujący podnoszono do góry.

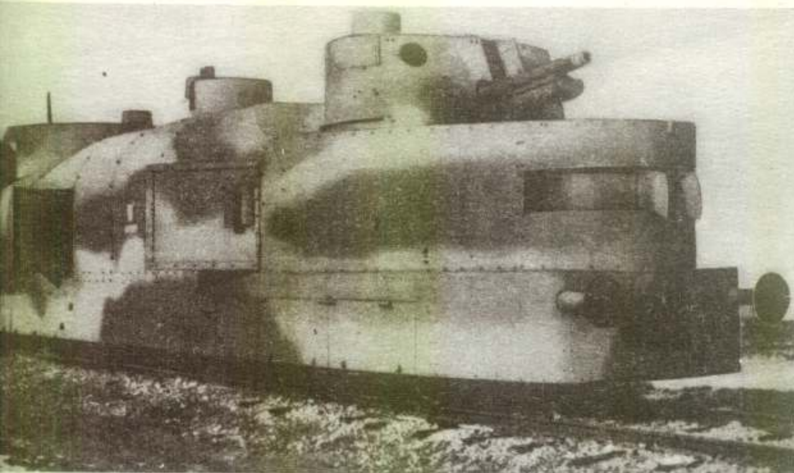
W zespole „TK-R-TK" obie drezyny TK (jedna z przodu, druga z tyłu) były holowane przez drezynę „R". Oba czołgi TK mogły zjechać w teren, a drezyna „R" jako holująca pozostawała na torze.

Średnia drezyna pancerna torowo-tere-

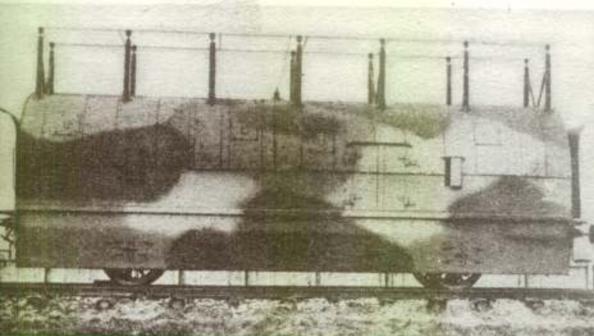
Pociąg pancerny Nr 13 („Generał Sosnkowski") uszkodzony wskutek bombardowania w dniu 10 września 1939 roku na stacji kolejowej Łochów



* W czasie walk 1920 r. improwizowano w ten sposób, że na zwykłych platformach ustawiano czołgi Renault; w potrzebie zjeżdżały one z platform i działały w terenie, wzdłuż linii kolejowej.



Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Śmiały" (Nr 53) wsławionego bojem pod Mokrą w dniu 1 września 1939 roku. Identyczne wagony artyleryjskie miał bliźniaczy pociąg pancerny „Piłsudczyk" (Nr 52), choć wagony szturmowe obu jednostek różniły się wyglądem zewnętrznym



Wagon szturmowy pociągu pancernego „Śmiały" (Nr 53)

nowa „R" składała się z czołgu Renault M 17 FT, uzbrojonego w armatę 37 mm, oraz z normalnotorowej prowadnicy szynowej. Prowadnica szynowa miała napęd od silnika czołgu, czołg zaś — specjalną przystawkę, będącą przedłużeniem skrzynki przekładniowej. Po wjechaniu na prowadnicę łączono przystawkę czołgu z urządzeniem napędowym prowadnicy przenoszącym napęd na jej oś; jednocześnie w czołgu wyłączano sprzęgła boczne, unieruchamiając w ten sposób gąsienice. Dzięki zastosowaniu prowadnicy czołg Renault osiągał na torze prędkość do 45 km/h. W dowolnym miejscu czołg mógł zjechać z prowadnicy w teren (rozłączenie wału przegubowego i zjechanie z prowadnicy trwało około 3 minuty), a po wykonaniu zadania wjechać na nią z powrotem, przy czym trwało to nie dłużej niż 5 minut. Do zmiany kierunku jazdy prowadnica miała wewnątrz mechanizm zwrotny. Czołg Renault na prowadnicy przeznaczony był do współdziałania z pociągami pancernymi, do rozpoznania i ochrony torów kolejowych.

POLSKIE POCIĄGI PANCERNE W WOJNIE OBRONNEJ 1939

W myśl planów mobilizacyjnych na wojnę w 1939 roku wystawiono dziesięć pociągów pancernych. Ich losy podczas walk były następujące *.

Pociągi pancerne mobilizowane przez 1 Dywizjon Pociągów Pancernych w Legionowie:

Pociąg pancerny „Danuta" występujący pod Nr 11, dowodzony przez kpt. B. Korobowicza, wszedł w skład armii „Poznań" i miał współdziałać z 26 Dywizją Piechoty. W pierwszych dniach września 1939 roku pociąg patrolował w rejonie Chodzież—Szamocin, po czym wycofał się na Inowrocław. Następnie działał nad Bzurą; 14—15 września toczył walki obronne w rejonie Łowicza. Ostatni bój pociąg stoczył pod Rząśnem 16 września, po czym załoga wysadziła uszkodzony pociąg w powietrze.

Pociąg pancerny „Poznańczyk" (podczas walk występował jako pociąg pancerny Nr 12) dowodzony przez kpt. K. Majewskiego, również wchodził w skład armii „Poznań" i współdziałał początkowo z Wielkopolską Brygadą Kawalerii w rejonach Krotoszyna, Jarocina i Nowego Miasta. 7 września wycofujący się pociąg utknął w wielkim zatorze między Łowiczem a Sochaczewem, gdzie został odcięty od

* Bardziej wyczerpujący opis działań polskich pociągów pancernych może czytelnik znaleźć w artykułach R. Szubańskiego drukowanych w „Wojskowym Przeglądzie Historycznym" nr 1 i 2 z roku 1970 oraz „Wrocławskim Tygodniku Katolickim" nr 37 i 38 z roku 1971.

polskich oddziałów i odpierał ataki niemieckie. 10 września zbombardowany przez niemieckie lotnictwo na st. Ołtarzew uległ zniszczeniu.

Pociąg pancerny „Generał Sosnkowski" (noszący Nr 13), pod dowództwem kpt. S. Młodzianowskiego, wchodził w skład armii „Modlin". Już 3 września brał udział w obronie Ciechanowa; następnie patrolował linię Nasielsk—Płońsk oraz działał w obronie Bugo-Narwi. 7 września skierowano go w rejon Wyszkowa, gdzie wspierał oddziały 1 Dywizji Piechoty. 10 września do południa osłaniał odwrót 33 Dywizji Piechoty. Po południu tego dnia zbombardowany przez „Stukasy" na stacji kolejowej Łochów wykoleił się i załoga musiała go opuścić. Ten rozbity polski pociąg pancerny pokazywano Hitlerowi podczas jego pobytu na froncie.

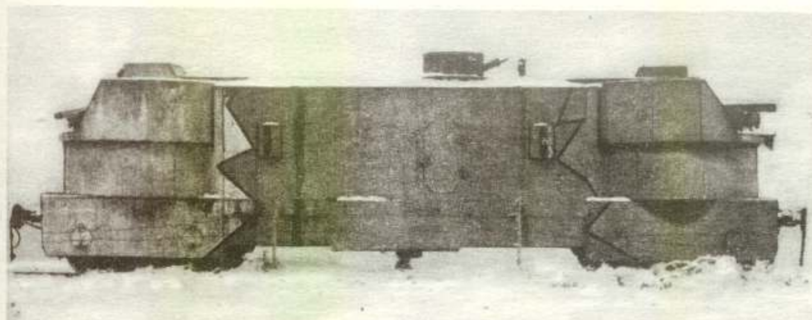
Pociąg pancerny „Paderewski" oznaczony Nr 14, dowodzony przez kpt. H. Gawełczyka, wszedł w skład armii „Pomorze". Toczył walki w rejonie Łowicza w dniach 15 i 16 września, odcięty od własnych sił, został zniszczony pod Łowiczem przez własną załogę.

Pociąg pancerny „Śmierć" noszący Nr 15 i dowodzony przez kpt. K. Kubaszewskiego pozostał w odwodzie Naczelnego Wodza, później przydzielono go armii „Modlin". Działał w rejonie Modlina, po czym wzmocnił obronę tej twierdzy. Od 13 września bronił odcinka „Pomiechówek", zapisując na swym koncie wiele udanych akcji oraz pojedynków ogniowych. Choć miał uszkodzony parowóz pancerny, walczył aż do momentu kapitulacji Modlina, która nastąpiła w ostatnich dniach września.

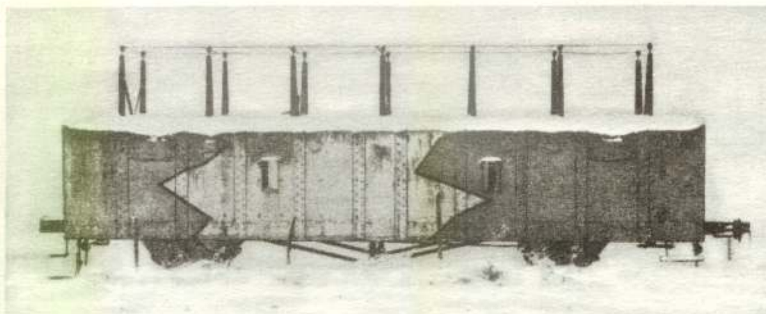
Pociągi pancerne mobilizowane przez 2 Dywizjon Pociągów Pancernych w Krakowie-Niepołomicach:

Pociąg pancerny „Marszałek", oznaczony Nr 51, dowodzony przez kpt. L. Cymborskiego, przydzielony został do odwodu armii „Kraków". Jednakże już 1 września stoczył bój w rejonie Suchej i Makowa Podhalańskiego, a następnego dnia — pod wsią Wysoka. Ostrzelany tam przez artylerię niemiecką (ranny został między innymi dowódca, którego zastąpił kpt. Z. Rokossowski), przeszedł na rozpoznanie w rejonie Oświęcimia. 12—14 września bronił niezwykle ważnego mostu na Sanie koło Rozwadowa, po czym wspierał grupę „Sandomierz". 22 września, zbombardowany przez samoloty, uległ zniszczeniu na stacji Powórsk.

Pociąg pancerny „Piłsudczyk", we wrześniu działający jako Nr 52, dowodzony przez kpt. M. Gonczara, wchodził w skład armii „Łódź" i miał współdziałać z 30 Dywizją Piechoty. 1 września wraz z pociągiem pancernym Nr 53 brał udział w bo-



Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Groźny" (Nr 54)



Wagon szturmowy pociągu pancernego „Groźny" (Nr 54)

ju pod Mokrą, po czym wspierał oddziały 10 DP w ich próbach zlikwidowania przyczółka niemieckiego na Warcie pod Sieradzem. Osłaniał następnie odwrót piechoty i brał udział w obronie Łaska. Skierowany za Warszawę, utknął 10 września w wielkim zatorze pociągów pod Siedlcami. Okrążony wraz z innymi oddziałami, pociąg pancerny Nr 52 stał się jądrem oporu i przez cztery dni nie pozwalał Niemcom na likwidację „kotła". Po wyczerpaniu amunicji 19 września załoga wysadziła uszkodzone wagony w powietrze, nie chcąc dopuścić, by wpadły one w ręce wroga.

Pociąg pancerny „Śmiały", znany także jako pociąg Nr 53, dowodzony przez kpt. M. Malinowskiego, również działał w szeregach armii „Łódź" i miał wspierać Wołyńską Brygadę Kawalerii. 1 września stoczył głośną już dziś walkę pod miejscowością Mokra, wspierając ogniem swych dział pułki ułanów i niszcząc wiele czołgów niemieckiej 4 Dywizji Pancernej. Następnego dnia pod Cykarzewem załoga pociągu zadała równie poważne straty niemieckiej 1 Dywizji Pancernej, kierującej się na Radomsko. Po tych akcjach pociąg wycofano do Koluszek, gdzie był kilkakrotnie bombardowany. Wraz z pociągiem pancernym Nr 55 działał w rejonie Skierniewic i Żyrardowa, po czym skierowano go pod Brześć. 18 września pociąg przybył do Lwowa i tego samego dnia rozpoczął pierwszy z licznych wypadów bojowych. 21 września wraz z obrońcami Lwowa załoga pociągu poszła do niewoli.

Pociąg pancerny „Groźny", mający we wrześniu Nr 54, dowodzony był przez kpt. J. Rybczyńskiego i w ramach armii „Kraków" przydzielony do Grupy Operacyjnej „Śląsk". Już 1 września walczył w rejonie Tych, następnego dnia wspierał 75 pułk piechoty w walce pod m. Kobiór; tutaj zginął dowódca pociągu. Zastąpił go kpt. J. Kulesza. W następnych dniach pociąg wycofano do m. Tunel, w pobliżu której stoczył pomyślną walkę z niemieckimi pancernymi oddziałami rozpoznawczymi, po czym 7 września w dalszym odwrocie dotarł do stacji Biadoliny. Wskutek wiadomości w wysadzeniu w powietrze mostu na Dunajcu i pojawieniu się od południa Niemców, załoga bez walki opuściła pociąg.

Pociąg pancerny „Bartosz Głowacki", Nr 55, dowodzony przez kpt. J. Podgórskiego początkowo przydzielono do armii „Prusy", następnie zaś do Grupy Operacyjnej „Wyszków". W pierwszych dniach wojny pociąg bombardowany przez lotnictwo niemieckie na stacji Koluszki nie brał aktywnego udziału w walkach. Po patrolowaniu linii Skierniewice—Żyrardów pociąg wycofano na wschód w kierunku Brześcia. W potyczce pod m. Żabinka jego załoga zniszczyła kilka niemieckich wozów bojowych i rozpoczęła odwrót w kierunku Kowla, następnie zaś Lwowa. Tu pociąg brał udział w kilku wypadach, a 19 września wskutek uszkodzenia parowozu został unieruchomiony, po czym podzielił los pociągu Nr 53.

Improwizowane pociągi pancerne

Podczas walk we wrześniu użyto również improwizowanych pociągów pancernych, zbudowanych albo przed wybuchem wojny, albo też już podczas działań. Dla wzmocnienia lądowej obrony wybrzeża w warsztatach Marynarki Wojennej w Gdyni już w końcu sierpnia 1939 r. zbudowano improwizowany pociąg pancerny z dwiema armatami 75 mm. Pod dowództwem por. Z. Budzyńskiego walczył on przez cztery dni w rejonie Kartuz i Kacka, po czym został zniszczony przez artylerię niemiecką. Ale już od 6 września zastąpił go drugi pociąg pancerny nazwany „Smok Kaszubski", również zbudowany w tych samych warsztatach z płyt pancernych przeznaczonych do budowy polskich niszczycieli ORP „Orkan" i ORP „Huragan". Pociąg ten dowodzony przez kpt. mar. J. Błeszyńskiego, a gdy ten został ranny — przez por. F. Hubickiego, walczył w dniach 6—12 września 1939 r. pod Wejherowem, Redą i Chylonią, gdzie w końcu został zniszczony przez samoloty.

Ponadto w obronie Warszawy wzięły udział dwa inne improwizowane pociągi pancerne: od 22 września 1939 r. wszedł do walki na odcinku „Zachód" pociąg pancerny Nr 1 dowodzony przez por. rez. T. Studzińskiego (uzbrojenie 2 armaty 75 mm i 2 karabiny maszynowe), nieco później zbudowano pociąg pancerny Nr 2, dowodzony przez por. rez. S. Waśkowskiego, a uzbrojony w dwie armaty 75 mm, jedno działko przeciwpancerne 37 mm i 2 ckm.

Pięć tysięcy sto czternasta publikacja Wydawnictwa MON

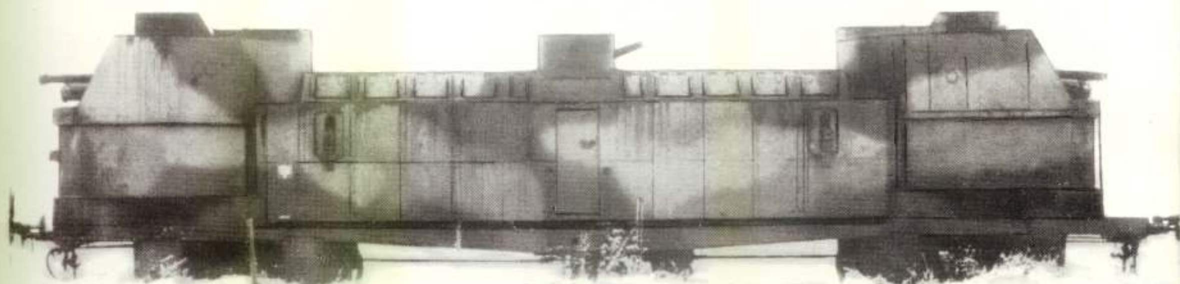
Printed in Poland
Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej
Warszawa 1972 r. Wydanie I

Nakład 20 000 + 336 egz. Objętość 2,88 ark. wyd., 1,25 ark. druk. Papier offsetowy III kl. 80 g. format 70 x 100/16 z Zakładów Celulozowo-Papierniczych im. J. Marchlewskiego we Włocławku. Oddano do składu 17.VI.1972 r. Druk ukończono w grudniu 1972 r. Wojskowe Zakłady Graficzne w Warszawie. Zam. 576 z dn. 23.06.72 r.
Cena zł 7.— A-91

DOTYCHCZAS UKAZAŁY SIĘ NASTĘPUJĄCE ZESZYTY SERII TBU:

1. Czołg średni T-34. 2. Kontrtorpedowiec „Burza". 3. Samolot myśliwski PZL P-24. 4. Rakieta „Wostok". 5. Samolot bombowy PZL-37 „Łoś". 6. Niszczyciel „Błyskawica". 7. Wyrzutnia rakietowa „Katiusza". 8. Działo pancerne SU-85. 9. Transporter opancerzony SKOT. 10. Samolot szturmowy IŁ-2. 11. Ręczny karabin maszynowy DP. 12. Czołg pływający PT-76. 13. Samolot TS-11 „Iskra". 14. Pistolet maszynowy PM-63. 15. Czołg średni T-54. 16. Okręt podwodny „Orzeł". 17. Samolot myśliwski MiG-15.

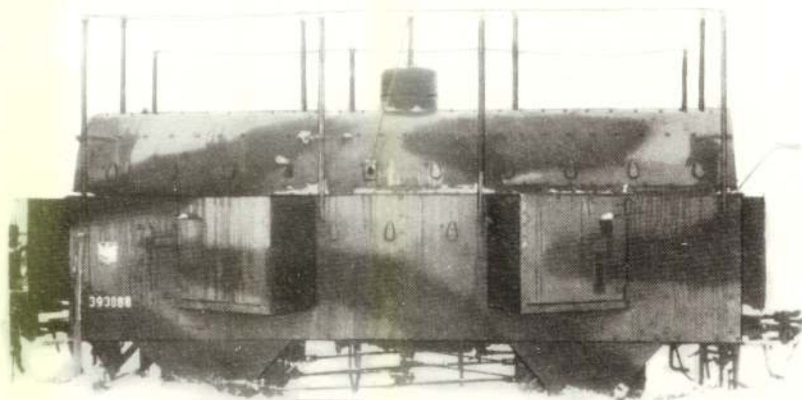
Wagon artyleryjski pociągu pancernego „Marszałek" (Nr 51)



W PRZYGOTOWANIU:

Czołg lekki 7 TP. Samolot PZL-23 „Karaś". Mina kontaktowa wz. 08/39. Samolot myśliwski PZL P-11. Samolot myśliwski Jak-9. Samolot transportowy AN-12. Samolot wielozadaniowy PO-2. Samolot TS-8 „Bies". Kuter pościgowy „Batory". Pistolet P-64. Okręt szkolny „Iskra".

Wagon szturmowy pociągu pancernego „Marszałek" (Nr 51)



Cena zł 7.–

PRZEKRÓJ DREZYNY PANCERNEJ „TATRA"



1 – dźwignia podnośnika służącego do przestawiania drezyny na drugi tor, 2 – trzon sprzęgu do sczepiania drezyny ze składem pociągu pancernego, 3 – jeden z czterech nieruchomych reflektorów w pancernej osłonie, 4 – obrotowa wieża pancerna, 5 – ruchomy reflektor poszukiwacz ustawiony na wieży (obsługa reflektora przez górny luk w pokrywie wieży), 6 – karabin maszynowy 7,92 mm Hotchkiss wz. 14 (karabin ten można było także zamocować na jarzmie wewnątrz wieży i używać do zwalczania samolotów – w tym wypadku strzelanie odbywało się przez otwarty górny luk), 7 – karabin maszynowy 7,92 mm (wz. 08 lub wz. 30 Browning), 8 – jedna z dwóch szyn przewożonych na drezynie (wykorzystywana także jako stopień) służących razem z dźwigiem do przestawiania drezyny na drugi tor, 9 – dowódca drezyny pełniący także obowiązki strzelca, 10 – kierowca prowadzący drezynę w jednym kierunku, 11 – drugi kierowca, 12 – zbiorniki paliwa, oleju, itp., wewnątrz przedziału bojowego; wejście do przedziału przez dwa włazy w bocznych ścianach drezyny, 13 – przyrządy kierownicze: dźwignia zmiany biegów, dźwignia hamulca, pedały „gazu", sprzęgła, hamulca itp., 14 – rama podwozia, w której zamontowano wszystkie elementy podwozia, na ramie ustawiano pancerne nadwozie, 15 – zestaw kołowy zawieszony w ramie na resorach śrubowych, 16 – klocki cierne hamulca mechanicznego uruchamianego przez kierowców ręcznie lub nożnie, 17 – łańcuchowa przekładnia napędowa; moment obrotowy silnika przenoszony był na przekładnię redukującą zestawu kołowego przez sprzęgło główne, mechaniczną skrzynię przekładniową (dwa biegi do przodu i jeden do tyłu), 18 – dwucylindrowy silnik gaźnikowy „Tatra" chłodzony powietrzem umieszczony w ramie drezyny pod podłogą przedziału bojowego; dostęp do silnika potrzebny dla regulacji, obsługi czy naprawy, przez luk w podłodze, 19 – pod podłogą, w przedziale silnikowym umieszczono również pozostałe układy zapewniające prawidłową pracę silnika, 20 – drugi zestaw kołowy podwozia drezyny również napędzany przekładnią łańcuchową